

INTERNACIA FERVOJISTO

2013.6



La reloj ligas la landojn, Esperanto la popolojn

ANTAŬ CENT JAROJ NASKIĜIS JOACHIM GIESSNER

En la nuna jaro ni festas la 100-jaran naskiĝdatrevenon de la Honora Prezidanto de IFEF, sinjoro Joachim Giessner. Li naskiĝis la 23-an de novembro 1913 en Drezdeno. Li estis germana fervojisto, kaj li laboris dum lia longa laborperiodo en multaj germanaj urboj kiel inspektoro, instruisto pri fervoja mastrumado, stacia oficejestro, kaj fine kiel staciestro en Herzberg.

Li interesiĝis pri la Internacia Lingvo en 1950, li faris ekzamenon en 1951, kaj poste li gvidis Esperanto-kursojn, kaj ekde tiam li partoprenis en la fervojista Esperanto-movado. Li estis la sekretario kaj poste dum pli ol 40 jaroj la prezidanto de la Germana Esperanta Fervojista Asocio. Li redaktis la germanan „Bultenon", kaj lanĉis la Esperanto-klarigon en la germana fervoja horarlibro. Joachim Giessner estis ekde 1968 ĝis 1990, do dum 22 jaroj IFEF-prezidanto, kiu donis al la fervojistaj esperantistoj ekzemplon por la entuziasma kaj ege utila agado sur la tereno de Esperanto. Lia kontribuo por la Esperanto-kulturo kaj por la fervojista Esperanto-movado montras lian grandvaloran agadon. Li tradukis en Esperanto pli ol 400 popolajn kaj artajn kantotekstojn, kaj li faris tradukojn kaj lingvajn kontrolojn de beletra- kaj lernolibroj. Li faris nenombreblajn fakajn artikolojn kaj prelegojn, li redaktis la historion de IFEF, kaj ties kompletigan suplementon. Li agadis en la kadro de FISAIC kaj UIC. Li instigis kaj helpis orientlandajn organizaĵojn aliĝi al FISAIC, organizis kunsidojn por pretigi UIC-terminaron, li gvidis komisionon por prepari novan statuton de IFEF. Li gvidis la estrarkunsidojn kaj la komitatkunsidojn de IFEF, kaj per saĝaj konsiloj helpis la estraranojn kaj la komitatanojn. Mi povus vicigi plu la agemojn de Joachim Giessner, sed tion montras la multaj honorigoj – ekz. Ora Medalo de FISAIC, Federacia Meritkruco de FRG, Meritmedalo de GEA, Honora Membro de UEA ktp – kiujn li ricevis.

La Interkultura Centro Herzberg (ICH) festos en la jaro 2014 la „Joachim Giessner-jaron". En tiu kadro okazos honoriga kunveno ĉe la Giessner-monumento sur la Esperanto-placo en Herzberg, ICH preparas dulingvan memorlibreton pri multfacetaj aktivecoj de Giessner, ili inaŭguros specialan ekspozicion en la Kastela Muzeo de Herzberg, eĉ ili organizos ankaŭ memorseminarion.

Do ni klinu niajn kapojn antaŭ la memoro de Joachim Giessner.

István Gulyás

FRONTPAĜO:

La Hungaraj Ŝtatfervojoj (MÁV) antaŭ 50 jaroj aĉetis el Svedio la unuan M 61 serian „NOHAB" dizel-lokomotivon

ENHAVO:

ITALIO ATENDAS POR KONGRESI

La 66-a IFEF-kongreso okazos en la itala urbo San Benedetto del Tronto inter la 17-a kaj 24-a de majo 2014. Tiu urbo troveblas en la **regiono „Marche"**, apud la Adriatika Maro. Italio estas la lando de la maroj, ĉar la 8870 kilometrojn longan marbordon kvin maroj ĉirkaŭas: Adriatika, Iona, Ligura, Tirena kaj Mediteranea Maroj. El tiu longeco la regiono Marche havas 180 kilometrojn kun belaj strandoj kaj velura sablo, aŭ kun mirindaj klifoj. Italio ankaŭ estas la lando de montoj, ĉar pli ol tri kvaronajn partojn de ĝia surfaco kovras montaroj: norde la Alpoj, kaj inter la norda kaj suda parto de Italio etendiĝas la 1000 kilometrojn longa montaro Apeninoj. La regiono Marche situas inter la Mez-Apeninoj kaj la Adriatika Maro. Multnombraj protektataj areoj troveblas en la regiono: du naciaj parkoj (Montoj Sibillini, Gran Sasso kun Montoj de la Laga), kvar regionaj parkoj (M. Conero, Sasso-Simone kaj Simoncello, Monto Sankta Bartolo, Gola de la Rossa kaj Frasassi), ses naturaj rezervoj, pli ol 100 florumitaj areoj kaj 15 ŝtataj arbaroj. En tiu regiono estas multaj riveroj kaj riveretoj, kiuj ĉefe dum printempo havas multajn akvojn, eĉ inundojn, sed multaj el ili somere senakviĝas. Multaj pitoreskaj kaj malnovaj urbetoj troveblas sur la kelkcentmetrojn altaj montetoj, ankaŭ en la plurmilmetraj neĝkovritaj montoj kaj ties valoj, eĉ 26 urbetoj ĉe la maro. La ĉefurbo de la regiono Marche estas Ancona kun pli ol 100 mil enloĝantoj.



Kelkaj indikoj en ciferoj montras la riĉecon de tiu regiono: 500 placoj, pli ol 1000 gravaj monumentoj, 100 artaj urboj, 37 rokturoj, 106 kasteloj, 15 fortikaĵoj, 170 turoj, miloj da preĝejoj el kiuj 200 romanikaj, 183 sanktejoj, 340 galerioj da pentraĵoj en 239 komunumoj, 315 bibliotekoj kun pli ol 4 milionoj da libroj, k.a.

La kongresurbo San Benedetto del Tronto havas pli ol 48 mil enloĝantojn, kaj ĝi estas unu el la plej belaj banloko en Italio pro ĝia larĝa kaj pli ol 2 km-ojn longa sabla strando, la nenombreblaj diverspecaj palmoj, nerioj, pinarboj kaj diktrunkaj olivarboj, la bele flegitaj parkoj, pli ol cent hoteloj kaj ripozejoj, novaj kaj malnovaj urbopartoj. Estas interese, ke la nombro de la homoj en la urbo somere proksimume dekobliĝas. La kerno de la urbo estas antikva kaj prezentas interesan mezepokan karakteron en la mallarĝaj kaj zigzagaj stratoj, la turo de familio Gualtieri el la 14-a jarcento, kaj la malnovaj, belaspektaj konstruaĵoj. En la nova parto de la urbo troveblas kultura centro kun moderna kaj bone ekipita konstruaĵo. La modernaj hoteloj kaj aliaj konstruaĵoj, la larĝaj stratoj, kelkaj imponaj preĝejoj, interesaj muzeoj koloriĝas la vidindaĵojn de la urbo. Inter la muzeoj estas vizitindaj la Mar-muzeo „A. Capriotti” kun akvarioj, arkeologiaj trovaĵoj kaj multnombraj fosilioj (tiu muzeo estos komune vizitebla lunde antaŭtagmeze por tiuj kongresanoj, kiuj ne partoprenos en la nepublika komitatkunsido). La aliaj interesaj vidindaĵoj estas la Muzeo pri fiŝkaptado kaj mara civilizacio „Antiquarium”, la Muzeo de „Amforoj”, kiu entenas feniciajn, praitalajn kaj romianajn amforojn trovitaj en ĉi tiu parto de la maro, kaj en la marĉo de la naturrezervejo „Sentina”. La urba fiŝkaptista haveno estas la plej granda en Italio. La stacidomo estas taŭga por akcepti multajn somerumantojn. Do la urbo estas konvena por promenadi, ripozi, somerumi kaj agrable pasigi la dumkongresan semajnon.



La **kongresejo** estas **la hotelo Calabresi**, kiu estas komforta kvarstela hotelo. Ĝi troveblas en la placo Mariani, rekte malantaŭ la stacidomo, kaj apud la lumturo kaj la marbordo. Sur la placo estas bela fontano, altaj palmoj kaj elegantaj palacoj. La hotelo havas unu-, du- kaj trilitajn ĉambrojn por pli ol 80 personoj, restoracion por plena pensiono, kafejon, eĉ plurajn ejojn por kongresi kaj kunsidi. Proksime de tiu hotelo troveblas multaj aliaj hoteloj kaj gastejoj por loĝi dum la

kongresa semajno, se la nombro de la partoprenantoj bezonos pli multajn loĝlokojn. La hotelo havas grandan salonon por 250 personoj, kie oni povos organizi la inaŭguron, publikan komitatkunsidon kaj la kulturajn programojn.

La trafikaj eblecoj, ĉefe la fervojaj interrilatoj estas idealaj, ĉar multaj rektaj IC-trajnoj trafikas el Bologna kaj Pescara. Flughaveno estas en Bologna, Ancona kaj Pescara, kaj de tie oni povas uzi trajnon. Aŭtomobile oni povas trafiki laŭ la adriatika aŭtoŝoseo.

Do la cirkonstancoj en la lando, en la kongresurbo kaj en la kongresejo estas konvenaj por kongresi, ekkoni Italion kaj la regionon Marche, sperti la italajn kutimojn kaj morojn, renkonti kun italaj homoj, kaj ĝui la kongresan etoson.

Dum la kongreso okazos du duontagaj kaj unu tuttaga ekskursoj. La **D1 duontaga ekskurso** kondukos la partoprenantojn al la pitoreska kaj malnova urbo **Ascoli Piceno.** La urbo havas pli ol 50 mil enloĝantojn, ĝi estas la ĉefurbo de la samnoma provinco de la regiono Marche. La urbo situas 28 km-ojn de la Adriatika Maro 154 metrojn super la marnivelo en la kunfluo de la rivero Tronto kaj rivereto Castellaro. Ĝia teritorio estas ĉirkaŭita de du naturaj protektataj regionoj: la nacia parko de Gran Sasso sude, kaj la nacia parko de montoj Sibellini nord-okcidente. La historia centro de la urbo estis konstruita preskaŭ komplete per travertino, sedimenta kalkŝtono ĉerpita el ŝtonminejoj de la ĉirkaŭaĵo. Tiu urboparto estas la plej belaj kaj admirataj de la regiono eĉ de la centra Italio pro ĝia arta kaj arkitektura riĉecoj. Ĝi konservas diversajn noblajn turojn kaj sonorilturojn, pro tio oni nomas ĝin „la urbo de cent spajroj”. En la centro de la urbo troveblas kelkaj belegaj placoj, kiel la renesanca „Placo de la Popolo” kun la Palaco de la Kapitanoj, la historia Caffé Meletti kaj la preĝejo Sankta Francisko. La alia placo estas la „Arringo Placo”, kiu estas la plej malnova placo en Ascoli, kaj kie leviĝas la mezepoka baptisterio de Sankta Johano, kaj la impona katedralo Sankta Emilio, en kiu estas kripto dediĉita al ĝia protektanto. En la urbo la partoprenantoj povos admiri kelkajn famajn palacojn, kiel la Palaco de „Arengo” kaj la Episkopa Palaco. En la urbo troveblas 26 preĝejoj, multaj mezepokaj konstruaĵoj kaj stratoj eĉ stratetoj, kiuj karakterizas la historian centron de la urbo. Malantaŭ la urbo altiĝas la neĝkovritaj trimil-metrojn altaj montopintoj de la montaro Apeninoj, kiuj donas indan kadron kaj fonon al la vere belega urbo.

Pri la aliaj ekskursceloj ni donos informon en la sekva numero de IF.

István Gulyás

AŬTUNA ESTRARKUNSIDO DE IFEF

En la nuna jaro la aŭtuna estrarkunsido de IFEF okazis inter la 21-a kaj 24-a de oktobro en Rumanio en la fama banloko Baile Felix. En la kunsido partoprenis ĉiuj estraranoj, la ĉefkomitatano kaj lia anstataŭanto, Martin Stuppnig honora membro de IFEF, kaj flanke de FISAIC Anna Abelovská. La banloko situas en la norda parto de Rumanio, 17 km-ojn de la granda urbo Oradea. Pri la banloko oni menciis jam en la IX-a kaj XII-a jarcentoj, sed mem la unuan banejon oni estigis en la komenco de la 1700-aj jaroj. Ekde tiam multaj hoteloj, pensionoj, sanatorioj estiĝis kun banejoj, amuzejoj, restoracioj kaj vendejoj. La banloko havas alttemperaturan akvon por akvokuracado kaj hidroterapio, eĉ oni uzas la akvon por trinkterapio. Baile Felix havas privatan fervojlinion kun stacidomo, buskunligon kun la urbo Oradea. La partoprenantoj de la estrarkunsido loĝis kaj kunsidis en la stacidomo, kie la cirkonstancoj estis ege favoraj kaj agrablaj.



Oradea estas gravaj publikvoja kaj fervoja nodo, rezidejo de la departemento Bihor kun 200 mil enloĝantoj. La historio de la urbo estas varia kaj longa. Jam en la XI-a jarcento estis ĉi tie fortikaĵo, kies loko konstruiĝis monaĥejo, fondita de Sankta Ladislao. En la jaro 1241 la tataroj detruis la urbon, buĉis grandan parton de la loĝantaro, sed tamen dum relative mallonga tempo oni sukcesis restarigi la grandan pereigon. En la XV-a jarcento la urbo iĝis unu el la centro de la eŭropa renesanco. Dum la episkopeco de Johano Vitéz ĉi tie agadis ankaŭ Janus Pannonius. En 1474 la armeo de la turkoj prirabis la urbon, sed la fortikaĵon ili ne povis okupi. Poste la urbo kaj la fortikaĵo travivis multajn sieĝojn, kaj en 1660 la turkoj konkeris ilin. La imperiestra kavalireca generalo Heissler liberigis la urbon en la jaro 1692, poste komenciĝis la Habsburga regnado super la urbo. En la XVIII-a jarcento reviviĝis la urbo, komenciĝis grandaj konstruadoj. En tiu periodo konstruiĝis la baroka katolika Episkopa-palaco, la nova impona Katedralo, la Kanonika-vico, multaj burĝaj palacoj, monumentoj, skulptaĵoj ktp. Okazis grandrapida evoluado sur la tereno de la ekonomia vivo, eĉ en la kadro de la intelekta kaj kultura terenoj. Ĉi tie vivis kaj agadis Endre Ady, Mihály Babits, Ákos Dutka kaj Gyula Juhász poetoj kaj verkistoj. En la jaro 1919 laŭ la trianona kontrakto Oradea estis aneksita al Rumanio. Post la dua mondmilito grandaj amasoj transloĝiĝis tien pro la industriigo de la urbo, kaj la nombro de la loĝantaro altiĝis je pli ol 223 mil. Nun tiu nombro estas pr.200 mil.

La apero de la fervojo en Hungario donis ŝancon al Oradea por aliĝi al la landa fervoja reto. En la jaro 1858 oni komencis funkciigi la fervojlinion Oradea-Püspökladány. Poste sekvis en 1870 la funkciigo de la 152 km-ojn longa fervojlinio inter Oradea kaj Cluj. En la sekvaj jaroj pluraj ligiĝantaj fervojlinioj konstruiĝis, el kiuj kelkaj linioj perdis la gravecon pro la trianonaj limŝanĝoj. Momente la urbo havas kvar stacidomojn. La ĉefstacio estas restarigita kaj plilarĝigita, la stacidomo kaj la kajoj estas bone ekipitaj, kaj tiu ĉefstacio estas inda al tiu belega granda urbo.

La partoprenantoj de la estrarkunsido de IFEF helpe de d-ro István Budaházy – eminenta esperantisto, kiu loĝas en Oradea – faris duontagan urborigardon. Ni komencis la promenadon en la granda placo de la urbo, kie ni rigardis la preĝejon Sankta Ladislao, la statuton de la patro Pio, la urbodomon kun la interesa turo, el kiu ĉiuĥore sonas trompetmuziko, la grekortodoksajn preĝejon kaj katedralon, kelkajn belegajn malnovajn barokajn konstruaĵojn. Ni travizitis la vitrokovritajn koridorojn de la „Sas-palaco", kie ni admiris la pentritajn nigrajn aglojn. Poste ni trairis sur la ponto de la rivero „Sebes Körös", kaj ni rigardis la kafejon „Astoria", la renoviĝitan urban teatron, la belegajn kaj patinajn barokajn konstruaĵojn, la longan promenadan straton, la diversajn konfesiajn preĝejojn, kiuj montris al ni la belecon de la urbo. Poste ni promenadis en la granda parko „Petőfi", kaj ni vizitis la imponan barokan Katedralon, kiu konstruiĝis inter la jaroj 1752-80. La tombo de la Sankta Ladislao estas en la katedralo, kiu ekde 1192 – kiam okazis la kanoniza proceduro – estas pilgrimejo. Nia ĉiĉerono kaj la edzino detale parolis pri la freskoj, pri la renesanca tomboŝtono de la episkopo Andreas Scolari, pri la granda orgeno kaj pri la rilato de la katedralo kun Hungario. Ni iris sub la arkadoj de la 100 metrojn longa „Kanonika-vico", kaj ni rigardis ankaŭ la Episkopan-palacon.



Post la longa kaj iomete laciga urbovizitado ni komune tagmanĝis en iu restoracio, kaj poste ni reveturis al Baile Felix por fari estrarkunsidon. Dum la kunsido ni traktis multajn gravajn kaj tiklajn temojn por plibonigi la agadon de IFEF. Estis interesa temo la preparlaboro de la 66-a IFEF-kongreso, en kies kadro la sekretario detale raportis pri la stato de la preparlaboro. Kelkaj modifoj okazas en la programo kaj en la tuttaga ekskurso, eĉ en la kadro de la postkongreso. Laŭ tio okazos vizito al la marmuzeo de San Benedetto lunde antaŭtagmeze por tiuj kongresanoj, kiuj ne partoprenos en la komitatkunsido. Dum la tuttaga ekskurso anstataŭ la vizito de la urbeto Osimo okazos vizito al la palpmuzeo Omero en la urbo Ancona. La postkongreso okazos dum du tagoj (sabate kaj dimanĉe), kaj la LKK planas du posttagmezajn ekskursojn. La LKK-anoj traktis kun la urbaj aŭtoritatoj, la estroj de la hoteloj kaj kun aliaj personoj, kiuj

helpas organizi la kongreson. Ĝis nun alvenis al la LKK tridek plenigitaj aliĝiloj. Do la preparlaboro daŭras senprobleme. La alia interesa kaj tikla temo estis la nuna situacio de IFEF, kaj la ekzameno de la estonto de nia Federacio. La estraro konstatis, ke la situacio en IFEF ne estas rozkolora. Multaj landaj asocioj de IFEF ĉesis en la lastaj dudek jaroj, kaj multaj ankoraŭ funkciantaj landaj asocioj nur vegetas. La membro-nombro de IFEF rapide malaltiĝas. La kaŭzo de la kontinua kaj malesperiga malkresko estas, ke grave maljuniĝas la fervojista Esperanto-movado, malboniĝas la ekonomia situacio ĉefe nun pro la financa krizo en la tuta mondo, kontinue ŝanĝas la fervojaj organizoj, pro tio grave malkreskas la nombro de fervojistoj, disvastiĝas la angla lingvo sur ĉiu tereno de la vivo, kaj mankas gejunuloj inter la esperantistoj. Do la plej grava problemo estas la senrezulta klopodo por varbi novajn membrojn ĉefe gejunulojn. La estraro analizis la agadon de IFEF, kaj konstatis, ke la labormetodoj en la kadro de la estraro, de la komitato, eĉ de la komisionoj ne estas sufiĉe efikaj. Ni devas pretigi novan laborplanon por vigligi la laboron de IFEF, kaj la preskribitajn farendaĵojn ni devas flue kontroli. Ni devas modifi la statuton kaj regularon, la programojn de la kongresoj kaj aliaj renkontiĝoj. Ni devas doni detalajn informojn al TEJO pri nia agado kaj pri fervojo por ekkonigi la gejunulojn pri la fervojista Eperanto-movado. Ni devas trastudi kaj analizi la proponon de Dieter Hartig, kiu en broŝuro – titolita „Vojoj al sukceso” – faris multajn konkretajn proponojn por plibonigi nian laboron.


Partoprenantoj en la estrarkunsido

La estraro emfaze traktis la rilatojn kun FISAIC. Post longa debato la estraranoj subtenis la proponon de la prezidanto de la UAICF (la franca landa asocio de FISAIC) Georges Wallerand, por ke IFEF mem apartenu al FISAIC kiel memstara jura organizo, kaj rekte pagu kotizon – proporcie al la membro-nombro de IFEF – al FISAIC.

La estraro traktis ankoraŭ la organizajn aferojn, la evoluon de la terminara kaj faka agadoj, la financajn kaj redakciajn aferojn, la rilatojn kun UEA, kaj la kunlaborojn kun SAT, ILEI, ISAE kaj UMEA. Fine la estraro decidis pri la loko kaj dato de la printempa estrarkunsido, kiu okazos en Francio, en la landparto Bretonio komence de aprilo 2014.

En la lasta vespero ni komune festis la 88-an naskiĝdatrevenon de Martin Stuppnig, do la estrarkunsido en bona etoso finiĝis.

István Gulyás

VOJOJ AL SUKCESO

En la lasta numero de IF mi verkis artikoleton kun sama titolo „Vojoj al sukceso”. En ĝi mi promesis trovi taŭgan formon por aperigi la broŝuron de s-ro Heinz Dieter Hartig en nia faka revuo, por ke helpe de tiu studaĵo ni ricevu iun imagon kaj proponon por atingi sukceson en la kadro de la fervojista Esperanto-movado. En tiu studaĵo la aŭtoro instigas kaj konsilas vigligi la grupan vivon, la aranĝon de sukcesaj kursoj, la efikan prelegon kaj raporton, la spertadon en la varbmetodo. Laŭ mia opinio, ni devas serĉi kaj ekzameni ĉiujn konsiderindajn proponojn, kiuj bonvoleme kaj serioze provas helpi al ni trovi efikajn, bonrezultajn kaj raciajn metodojn kaj rimedojn al la sukcesa agado. Konsentite kun s-ro Hartig mi prezentas al la fervojistaj esperantistoj tiun broŝuron – iomete transformite –, al kiu la aŭtoro skribis antaŭparolon, jene:



*„**Vivu Esperanto**…., sed ni devas klopodi, por ke Esperanto vivu!!*

Memstare ne funkcias. Ĉiu organizaĵo, ĉu komerca, publika aŭ politika devas uzi la plej raciajn metodojn atingi siajn celojn.

*Kaj ni esperantistoj? Tutcerte se ni intencas atingi nian celon kaj evoluigi nian movadon, ni devas ankaŭ utiligi la plej raciajn kaj plej taŭgajn rimedojn! Ili tute ne estas sekretaj. Male! En ĉiu biblioteko oni trovas literaturon pri modernaj taŭgaj metodoj por gvidi kaj aranĝi okazaĵojn, paroli konvinke, instrui sukcese, propagandi celtrafe. En tiu studaĵo oni ne trovas kompletan recepton por la sukceso, sed instigojn kaj konsilojn por vigligi nian movadon. Streĉu vian fantazion kaj konsultu fakan literaturon. Nur helpe de la plej raciaj metodoj kaj rimedoj en ĉiu situacio ni havos **plenan sukceson**!”*

La broŝuro havas kvin gravajn temojn, kiuj estas: grupoj; kursoj; prelego kaj raporto; varbado; ĝeneralaj temoj.

GRUPOJ

1. Organizaj temoj.

Severaj statutoj katenas la liberecon, kaj malhelpas la eblecon eksperimenti, kaj forpelas la plej valorajn membrojn.

La kunveno ne estu tro formala. Reciproka influo estu la plej grava afero.

Difinu la celon. Laŭ la antaŭaj punktoj oni devas havi klaran celon, kion oni komune klopodas atingi.

La programo koncernu la intencon de la komunumo.

La homo estu la mezpunkto, ne la afero.

2. Aranĝo de programoj.

Interesigu! Esploru la interesojn kaj dezirojn. Aranĝu la programon tiel, ke la membroj opinias ĝin grava.

Anoncu la programon tiel, ke la membroj venas. Ĝustatempe kaj koncize, ĉiam laŭ kutima maniero. Atentu: kelkaj malgrandaj laborgrupoj povas esti pli fruktodonaj ol amaskunvenoj.

Varia programo. Laŭ enhavo: multaj demandoj kaj temoj kontentigas ĉiun. Laŭ prezentmaniero: zorgu pri intensa sinsekvo.

Interesigu la membrojn per interesaj, variaj programoj; per ne tro longaj kunsidoj. Kunlaborigu kaj okupu la membrojn, donu al ili respondecon.

La enkonduko. Klarigu la celon (aŭ intencon) de via programo.

3. Planu viglan programon.

Demokrata agado. Plej bone: zorgu, ke ĉiu membro transprenu taskon kaj respondecon. Ĉiu kunlaboru!

Deziroj kaj interesoj de la membroj estu la fundamento de la programo. Plej valora estas programo, kiu respektas la dezirojn de la grupo.

Celoj kaj taskoj estu klare formulitaj. En la grupoj kundecidu ĉiu membro. Ĉiu klare sciu, pri kiu temas, alikaze vi agas vane kaj sensukceso.

Varia programo. Ne uzu ĉiam la saman kadron kaj sinsekvon. Ne enuigu kaj ne troigu. La programo kontentigu ĉiun.

4. Aranĝdemandilo.

Kiam vi volas aranĝi ion, helpas tiu demandilo. Respondu jenajn demandojn. Estas skemo, kiu kondukas en preparkunsido al sukceso:

Pri kiu afero temas? Kial mi devas/volas fari tion?

Kiamaniere la afero solviĝus? Kiu solvu ĝin?

Kiam okazu la afero? Kie okazu la afero?

Kion ni devas fari? Kial ni devas fari tion? Kiu faru tion?

Kiamaniere ni faru tion? Kiam ni faru tion?

Kie ni faru tion?

5. Plenkreskuloj lernas.

Membroj lernas en la grupo, egale, ĉu oni nomas tion eduko, ekscio k.s., ĉiu ago en la grupo havas edukajn elementojn.

Faktojn kaj scion spertas la membro pere de prelegoj kaj aliaj prezentaĵoj.

Interesiĝu pere de informoj kaj okupo pri nekutimaj aferoj.

Kulturo per klarigoj kaj priskriboj de artaĵoj, literaturo kaj muziko.

Sociaj demandoj en diskutadoj kaj traktaĵoj.

Interhomaj rilatoj. Temas pri la homaj kontaktoj - la komuna vivo.

Jen la unua temo. La sekvajn temojn mi aperigos en la 1/2014 numero de IF.

La redaktoro

Rekta konekso Frankfurto ĉe Majno – Marsejlo



Pli kaj pli internaciecas vojaĝoj. Ankaŭ per trajno oni veturas pli kaj pli rekte inter pluraj landoj. Ne estas nova afero – ofte verŝajne ankaŭ vi veturis de via hejmo al urboj en aliaj landoj, sed plej ofte okazas kun pluraj trajnteamoj survoje – unu de ĉiu lando. Escepto estas la noktaj trajnoj. Tie deĵoras ne vere fervojistoj, sed laborantoj dediĉitaj kaj edukitaj al pasaĝerservo en precipe tiu speco de transporto – ili surtabligas matenmanĝon, kolektas pasportojn kaj biletojn por pludono al la kontrolistoj, aranĝas litojn en litvagonoj ktp.

Sed nun pli kaj pli oni vojaĝas inter diversaj landoj kvazaŭ estus enlanda trajno, kun trajnteamoj kombinitaj de la koncernaj landoj. Ekzemplo estas la TGV-trajno, kiu veturas inter Frankfurto ĉe Majno en Germanio kaj Marsejlo en Francio. La veturo daŭras iom malpli ol 8 horoj kaj okazas tien-reen unufoje tage. La trajnakompana personalo, germanaj kaj francaj fervojistoj, kiuj formas teamojn kaj ĉiam laboras kune, same kiel la pasaĝeroj ege ŝatas la veturon.

Daŭras ĉ. 11 horojn veturi per aŭto inter la du urboj, kaj tiel ofte familioj por ferii elektas fervojon por iri al la Mediteraneo. Ne malpli en tiu jaro Marsejlo logas homojn viziti la belan ĉemaran urbon kun ĉ. 800.000 enloĝantoj, ĉar ĝi estas eŭropa kulturĉefurbo kaj ofertas multajn kulturajn aferojn kaj eventojn al sia publiko.

Fonto: DB, DB-Welt 3/2013

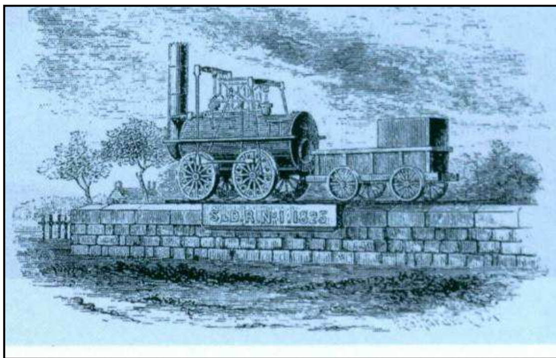
Heinz Hoffmann

El fervoja mondo

Belgio: **Kreskas la kompensa sumo pro trajnmalfruiĝo**

En la jaro 2012 la Kompanio *SNCB* ricevis 80 500 kompenspostulojn pro trajnmalfruiĝo. Kompare al jaro 2011 temas pri kresko je 16,7 procentoj. La entuta sumo de pagita kompenso kreskis al 1,3 milionoj da Eŭroj, kio signifas plikreskon je 30 procentoj! Laŭ la publikigo de *SNCB* la plikresko okazis dank´ al pli bona informiteco de vojaĝantoj kaj pli ofta uzo de ebla kompenso en kazo de malfruiĝo. Plikresko de kompenspostuloj estis notita plejofte en kazoj de ripetata malfruiĝo malpli longa ol 60 minutoj.

Britio: **La fervojistoj kaj la publiko kial solenas la „Tagon de fervojistoj“**



Ĝi okazis antaŭ 188 jaroj sur la britaj insuloj – *George Stephenson* tie ĉi konstruigis la unuan fervojan linion en la mondo kun vapora trakcio. La linio estis konstruita inter la urboj *Stockton* kaj *Darlington,* kaj estis solene malfermita la 27-an de septembro en la jaro 1825. Pro tio en la plej multaj landoj de la mondo kutime dum la lasta semajnfino de septembro fervojistoj kaj publiko festas tiun ĉi jubileon kaj ovacias tiel fervojan trafikon.

Ĉeĥio: **Trafika salono *DVI* en *Brno* prezentas ne nur novan trakaron**

Trafika salono en Regiona centro por instruiteco de Trafika Instruiteca Instituto *DVI* en urbo *Brno* (Moravio) trairis vastan modernigon en tempo de unuaj kvar monatoj en jaro 2013. Originan analogian trakaron anstataŭis tute nova cifereca sistemo, kiu ebligas aŭtentikan simuladon de trafikreguligado fare de kelkaj tipoj de sekurecinstalaĵoj. *DVI* tiel nun disponas pri eblo instrui trafikajn dungitojn dank´ al kompleksa instrua tekniko, plenumanta ankaŭ forigon de okazantaj paneoj kaj perturboj. La trafika salono en *Brno* de la kompanio *DVI* al trafikaj dungitoj tiel malfermas eblon lerni taŭge reagi al neŝatataj kaj streĉaj momentoj sen minaco de fatala eraro en nepra trankvilo, en konsultiĝo kun spertaj lektoroj.

Danio: **Livero de instalaĵoj *GSM-R* por 840 veturiloj**

Dana ekspluatanto de infrastrukturo *Banedanmark* subskribis kontrakton kun kompanio *Siemens* por livero de instalaĵoj de radiofonio-reto *GSM-R* en 840 danajn fervojajn veturilojn en valoro 20 milionoj da Eŭroj. Temas pri kondiĉo de trafikado de danaj trajnoj al Germanio kaj Svedio, kaj parto de granda registara projekto por modernigo de sekureca kaj komunikada sistemoj de la tieaj fervojoj. Ĝis jaro 2020 estos por ĝi investitaj entute 3,2 miliardoj da Eŭroj. *Siemens* jam en la jaro 2011 liveris al danoj sekurecsistemon por urba fervojo en Kopenhago, kiu ebligis redukti trajnsinsekvan tempospacon de 120 al 90 sekundoj.

Francio: **Konstruado de pliaj linioj**

Franca administranto de infrastrukturo *RFF* daŭrigas konstruan aktivadon. Grave kreskis ĝiaj investaj elspezoj (5,3 milionoj da eŭroj, + 18%), kaj por bontenado kaj riparoj de linioj (2,2 milionoj da eŭroj, + 10%). Dank´ al tio en la jaro 2012 estis rekonstruataj mil kilometroj da linioj, kaj komenciĝis kvar konstruadoj de grandrapidaj linioj: *LGV Est Phase 2, Tours – Bordeaux, Le Mans – Rennes,* kaj kunliga linio *Nîmes – Montpellier*. En jaroj 2016 kaj 2017 estos enservigataj 800 km da grandrapidaj linioj. Ŝuldoŝarĝo de *RFF* dum jaro kreskis de 28,6 al 31,5 miliardoj da eŭroj.

Germanio: **Al flughaveno en Munkeno post kvin jaroj trafikos trajnoj**

Kompanio Germana Fervojo *(Deutsche Bahn)* planas en kunlaboro kun federacia lando Bavario konstrui fervojan linion, kiu kunligos internacian flughavenon en Munkeno kun linio Munkeno – Regensburgo. La konstruado de la linio 2,3 km-jn longa povus esti finita antaŭ fino de la jaro 2018. La supozataj elspezoj povos atingi 8,3 milionojn da eŭroj.

Hungario: **Rapidtrajnaj pasaĝervagonoj ne volas fariĝi eksservigitaj**

Veturilstoko de pasaĝera trafikisto *MÁV-START* ne ĉiam respondas al vivnivelo en la 21-a jarcento. La ĉi tieaj fervojistoj do komencis ampleksan modernigon de la plej malnovaj rapidtrajnaj vagonoj. La modernigo ampleksas tri centojn da pasaĝervagonoj, kies aĝo estas ĉirkaŭ 30 ĝis 40 jara. La renovigo okazas en 2013 kaj finiĝos en 2014.

Hungario: **Nova sidlokremburaĵo, tabletoj, farbado kontraŭ ŝprucŝmirantoj**

En pasaĝervagonoj estas komplete ŝanĝataj internaĵo, planko, interna tegaĵo, inkluzive de alifarbado. Samtempe okazas ankaŭ renovigo de sidlokremburaĵo. La percepton de la komforto pligrandigas ankaŭ instalataj longaj speguloj en kupeoj kaj ŝanĝataj tabletoj sub fenestroj. Kadre de la modernigo estas ŝanĝataj ankaŭ ŝtopgarnaĵo ĉe fenestroj kaj pordoj, inkluzive de termika izolado, kiu ŝirmas vagonojn ankaŭ kontraŭ

ŝprucŝmirantoj (*graffiti*). La modernigaj laboroj estas farataj en laborejoj *MÁV-Gépészet*. Tiel „humanigitajn“ rapidtrajnajn vagonojn la vojaĝantoj povas renkonti sur linioj Budapest – *Miskolc* – *Szerencs* kaj *Sátoraljaújhely*, Budapest – *Szolnok* – *Debrecen* – *Nyíregyháza,* aŭ Budapest – *Szolnok* – *Békécsaba* – *Lőkösháza,* kaj Budapest – *Cegléd* – *Kecskemét* – *Szeged*.

Hungario**: Iuj serioj de la pasaĝervagonoj trapasas jam al tria modernigo**

La modernigo koncernas plejparte vagonojn duaklasajn de serio *Bp 29-05* (*H-START*), kiuj estis fabrikataj en jaro 1972 en *Dunakeszi*. El fabriklaborejoj ili tiam forveturis kiel vagonoj unuaklasaj grandkupeaj (serio *Ap 19-05*). Dum sia ekzisto ili jam dufoje trapasis grandan ĝeneralan riparon, lastfoje inter jaroj 2002 kaj 2005, kiam ili estis markitaj kiel duaklasaj (aranĝo de sidlokoj 2 + 1 kun koridoro meza, kaj estis prioritate destinitaj por trajnoj de kategorio ekspresa. Ekde tiu tempo vagonoj de serio *Bp* iom-post-iome transiris ankaŭ en rapidtrajnojn.

Modernigataj estas ankaŭ pasaĝervagonoj unuaklasaj de serio *A 19-30* (*H-START*),



fabrikitaj kun origina markado *Am 19-41* en jaro 1971 en *Győr*. Ilia unua modernigo okazis jam en jaroj 1983-1986 en *Dunakeszi*. Plibonigataj estas ankaŭ la unua- kaj dua-klasaj pasaĝervagonoj serio *AB 39-30* (*H-START*), devenantaj ankaŭ el *Győr*. Ilia unua modernigo okazis ankaŭ en la jaroj 1983-1986 en *Dunakeszi*, sed kun diferenco, ke en jaro 1990 sekvis ilia dua, baza modernigo. Nun estas ekspluatataj 13 de tiuj vagonoj – precipe en rapidtrajnoj el Budapeŝto al *Szeged*.

La lasta grupo de la modernigataj rapidtrajnaj vagonoj estas duaklasaj vagonoj de serio *B 20-30* (*H-START*) el jaroj 1970-1971 (fabrikitaj en *Győr* kiel serio *Bm 20-41*). Ankaŭ ilia modernigo okazis en jaroj 1983-1986 kaj en 1990. Oni povis renkonti ilin ekzemple en en rapidtrajnoj *Amicus* aŭ *Pannonia*.

Kroatio: **Kroatio – nova membro de EU**

Ekde la 1-a de julio 2013 Kroatio fariĝis la 28-a membroŝtato de Eŭropa Unio. Ĝia aliĝo estas rezulto de dekjara procedo ekde transdono de formala peto pri aniĝo en jaro 2003, statuto de kandidatlando en jaro 2004 tra komencitaj aliraj traktadoj en jaro 2005.

Post Slovenio, Kroatio do kiel dua ŝtato de iama Jugoslavio sukcese aniĝis en Eŭropan Union. Kroatio pene fortostreĉis por plenumi ĉiujn alirajn kriteriojn, kiujn postulas eŭropa juro kaj normoj de EU. Senteblan progreson ĝi atingis en sfero de juraj normoj, batalo kontraŭ korupto, protektado de homrajtoj kaj naciaj malplimultoj.



Kvankam la membrolandoj de EU plimultiĝis per Kroatio la 1-an de julio 2013, Kroataj Fervojoj *HŽ* kiel plene integra kompanio fariĝis membro de *CER* (Komunumo de Eŭropaj fervojoj kaj infrastrukturaj entreprenoj kun sidejo en Bruselo) jam en la jaro 2003 kune siaj unuopaj filioj *HŽ Cargo, HŽ* Persontransporto kaj *HŽ* Infrastrukturo. En transportoj kaj trajnvojaĝoj en Kroation ekde 1-a de julio 2013 eblas plene uzi pliajn transportajn simpligojn. Pro tio, ke Kroatio fariĝis parto de Unueca doganspaco de Eŭropa Unio, ĉesis tuta dogankontrolo pri importo de varoj inter Kroata Respubliko kaj ceteraj membrolandoj de la Unio. La nuligo de la dogankontrolo kaj doganaj formalaĵoj tamen ankoraŭ ne signifas, ke nuliĝis ankaŭ ĉiuj policaj landlimaj kontroloj, ĉar per aliĝo al Eŭropa Unio Kroatio aŭtomate ne fariĝis parto de *Ŝengen*-a teritorio, sed en transira periodo (ekzemple en kazo de Ĉeĥa Respubliko tio estis du jaroj) restas valida kuranta landlima polica inspekto. Malgraŭ kompleksa preparo eblas laŭ spertoj atendi en komenca periodo „sedimentadon“ de novaj kondiĉoj kaj sistemoj (*IT* sistemoj, elektronika komunikiĝo, „digestado“ de novaj juraj normoj).

Por eŭropaj vartransportaj kompanioj kaj iliaj klientoj estas tiel kreitaj supozoj kaj kondiĉoj por simpligo de transportaj formalaĵoj en eksporto kaj importo de varoj, ebleco profiti pro disvastigo de ekonomia kaj komerca kunlaboro inter ili kaj Kroatio.

Do konklude: „*Dobro došli!*“

Svisio: **Centjariĝo de la svisa fervojo *BLS* trans Alpoj**

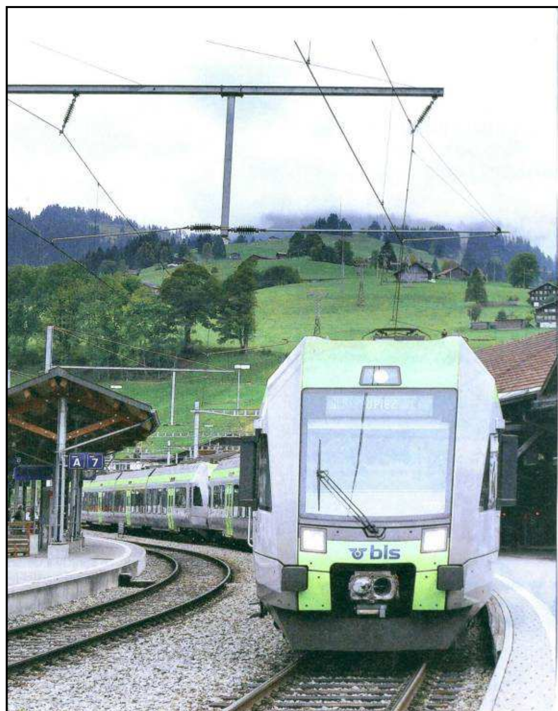
La svisa privata kompanio *BLS* en junio 2013 solenis centjariĝon. La trafiko sur t.n. *Lőtschbergbahn*, kiu iras tra alpa masivo, ja komenciĝis la 28-an de junio 1913. La montara linio en linisekcio *Frutigen – Brig* longas sesdek kilometrojn. Ĝi iras tra tiom pretendema tereno, ke ŝtatorganoj subtenis ĝian konstruon nur de malgranda sumo, kaj plimulton de financaj rimedoj devis disponigi privata franca societo. Dominanto de la linio estas 35 km longa tunelo *Lőtschberg*.

La konstruado de *Lőtschbergbahn* antaŭ cent jaroj komenciĝis dank´ al iniciato de kantono Berno. Tiu ĉi post malfermo de fervoja linio tra montpasejo *Gotthard*



sentis sin iomete forpuŝita de la ĉirkaŭa mondo. La konstruadon subtenis ankaŭ Francio, kiu en jaro 1871 devis transdoni tutan Alzacon al Germanio. Ĝi do interesiĝis pri nova, pli okcidente situanta kunligo kun Italio. La 27-an de julio 1906 Granda konsilio de kantono Berno definitive decidis pri konstruado, kaj sekvan monaton jam estis fondita kompanio *BLS*, plennome *Berner Alpenbahngesellschaft Bern – Lőtschberg – Simplon*.

Svisio: **Pioniroj en elektrizado**



Jam en la jaro 1906 estis decidita, ke la linio ekde ekspluat-apertigo estos elektrizita. Ni emfazu, ke plejmultaj trajnoj en Svisio tiam estis gvidataj ankoraŭ per vaportrakcio. La linio al *Lőtschberg* montris ascendon ĝis 27 promiloj, tio do postulis fortajn lokomotivojn, kiujn oni devis antaŭe konstrui. En la kunlaboro kun lokomotivfabriko *SLM Winterthur* kaj maŝinfabriko *MFO Oerlikon* estis evoluigataj alternkurentaj elektraj lokomotivoj, tiutempe la plej fortaj en la mondo. Temas pri legendaj lokomotivoj de serio *Be 5/7*, kiuj sur tiu ĉi linio sukcesis treni ŝarĝon ĝis 330 tunoj per rapido 50 km/h. La rezultoj de la elektrizado estis tiom konvinkaj, ke konkurencaj federaciaj fervojoj *SBB* decidis (en la jaro 1916) elektrizi montarlinion tra *Gotthard* per la sama kurentsistemo. Ankaŭ pli poste *BLS* estis pionira en evoluo de elektraj

lokomotivoj. En la jaro 1939 ĝi kiel unua aĉetis lokomotivojn de serio *Ae 6/8*, kiuj estis ekipitaj de pli bona transmisia povumo al radaksoj. Jam en la komenco de sia ekzisto *BLS* rezistis grandajn malfacilaĵojn. Malgraŭ la unua mondmilito kreskis vartrafiko, internacia pasaĝertrafiko tamen estis minimuma, kaj tio eĉ post malfermo de landlima stacio *Delle*. Post la jaro 1919, kiam Alzaco revenis sub administradon de Francio, signifo de landlima transirejo *Delle* malkreskis. Male plikreskis signifo de *Lőtschbergbahn* kaj de la samnoma tunelo, tra kiu ekde 1950-aj jaroj estis transportataj per fervojo pasaĝeraŭtomobilojn en specialaj duonremorkaj kamionoj.

Svisio: **Subteno de la ŝtato estas sentebla**

Dank´ al plikreskanta transita vartrafiko al Italio la svisa federacia registaro decidis en 1970-aj jaroj pri dutrakigo de fervojlinio tra *Lőtschberg*. La konstruado finiĝis en jaro 1994. Svisio tiam decidis transporti plimulton de tranzitvaroj sur trakoj. La registaro do komisiis la filian kompanion *BLS Alptransit AG*, komenci konstruadon de 34,6 km-jn longa baza tunelo *Lőtschberg*. Tiu ĉi estis malfermita al trafiko en junio 2007. Ekde tiam la kompanio *BLS Alptransit AG* ekspluatas fare de ŝtata komisio tiun ĉi parte dutrakan tunelon. Oni povas tie ĉi vidi trajnojn de surtraka ŝoseo *(RoLa)* transportantaj inter Germanio kaj Italio ŝarĝitajn duonremorkajn kamionojn.

En la jaro 1997 okazis fuzio kun komune ekspluatataj, sed jure memstaraj fervojoj *BN* (*Bern – Neuchâtel*), *GBS* (*Gürbental – Bern – Schwarzenburg*) kaj *SEZ* (*Spiez – Erlenbach – Zweisimmen*) en kompanion *BLS Lőtschbergbahn AG*. Okaze de ŝanĝo de trajnhoraro en la jaro 2004 estis krom la kompanio *SBB* transprenitaj linia trafiko de urba fervojo *S-Bahn* Berno (interŝanĝe je longdistanca trafiko).



BLS tiel fariĝis la dua plej granda trafikisto de apudurbaj linioj *S-Bahn* en Svisio. Plie, en la jaro 2006 okazis fuzio de *BLS Lötschbergbahn AG* kun regiona trafiko *Mittelland AG* en unu firmaon kun nomo *BLS AG*, kiu nuntempe estas la plej granda svisa privata fervojo.

Kompilis: **Jindřich Tomíšek**
Reviziis: **Heinz Hoffmann**

ENHAVTABELO POR LA JARO 2013

IF 2013.1

IF 2013.2

IF 2013.3

IF 2013.4

IF 2013.5

IF 2013.6

INTERNACIA FERVOJISTO
63-a eldonjaro
Dumonata fervojfaka Revuo en Esperanto kaj organo de Internacia Fervojista Esperanto-Federacio

Prezidanto: Rodica Todor (Rumanio)
rodica.todor@yahoo.com

Vicpr: Sylviane Lafargue (Francio)
sylviane.lafargue@dbmail.com

Sekretario: Vito Tornillo (Italio)
vitorni@virgilio.it

Kasisto: Laurent Vignaud (Francio)
laurent.vignaud@free.fr

Redaktora Komisiono:
Gvidanto: István Gulyás (Hungario)
istvan.gulyas@hdsnet.hu
Membroj: B. Henry, J. Patay, J. Ripoche

Franca poŝtĉekkonto:
Ĉekoj aŭ ĝiroj al „Laurent Vignaud”
9 293 74 Y NANTES
IBAN:
FR3320041010110929374Y03237
BIC-kodo:PSSTFRPPNTE

UEA-konto: iffk-o

Apermonatoj:
januaro, marto, majo, julio, septembro, novembro

Redaktofino:
Ĉiam la 10-an de la antaŭa monato
ISSN 0230-323x
www.ifef.net

Faka Komisiono:
GV: Jan Niemann
niemann@kabelmail.dk
SK: D-ro Heinz Hoffmann
hoffmann-ifef@cablemail.de
SK: Inĝ Ladislav Kovar
kovar.lad@email.cz



Emblemo de la 66-a IFEF-kongreso



Jen denove estis fervojista Esperanto-geedziĝo! La fervojista esperantistaro kore gratulas al Manjuan Gracia Zhang (Ĉinio) kaj Bruno Henry (Francio), kiuj konatiĝis helpe de Esperanto